

## **Beantwortung einer Anfrage nach § 4 der Geschäftsordnung öffentlicher Teil**

<b>Gremium</b>	<b>Datum</b>
Bezirksvertretung 2 (Rodenkirchen)	25.04.2016
Verkehrsausschuss	26.04.2016

### **Anfrage der Piratengruppe vom 25.08.2015 betreffend Freies WLAN in öffentlichen Verkehrsmitteln**

In der Sitzung des Verkehrsausschusses am 25.08.2015 wurde von der Piratengruppe eine Anfrage mit folgenden Fragen gestellt:

1. Was spricht aus Sicht der KVB für oder gegen freies WLAN in den Kölner öffentlichen Verkehrsmitteln?
2. Was spricht aus Sicht der Stadtverwaltung für oder gegen freies WLAN in den Kölner öffentlichen Verkehrsmitteln?
3. Inwieweit wird von der KVB schon ein WLAN-System (Internettechnik) für die internen Arbeitsabläufe genutzt, und wäre die Ausweitung dieses Dienstes mit hohen Kosten verbunden?
4. Wie hoch wären die Kosten für ein Pilotprojekt mit der Linie 17? (Bitte aufschlüsseln)

Die Verwaltung nimmt zu den Fragen wie folgt Stellung:

- Zu 1. Öffentliche WLAN-Systeme sind zunehmend Bestandteil einer modernen, städtischen Infrastruktur. Dabei kann die Ausstattung von Bahnen und Bussen nur ein möglicher Baustein eines Gesamtkonzeptes für eine Stadt sein. Insofern steht die KVB der Einführung von öffentlichen WLAN-Systemen grundsätzlich positiv gegenüber und kann sich bei entsprechenden Rahmenbedingungen vorstellen als Partner, gemeinsam mit der Stadt Köln und der Telekommunikationsbranche daran mitzuwirken.

Bei der Konzeptentwicklung sollte aus Sicht der KVB dabei auch die geringe durchschnittliche Verweildauer der Kunden in den Fahrzeugen des ÖPNV in Verbindung mit dem zumindest für Tunnelstrecken überproportional hohen Investitionsbedarf Berücksichtigung finden. Dieses spiegelt sich zurzeit auch noch in der Zurückhaltung aller großen städtischen Verkehrsunternehmen bei diesem Thema wieder.

- Zu 2. Das Angebot von freiem WLAN in den öffentlichen Verkehrsmitteln ist aus Sicht der Verwaltung ein aktiver Beitrag zum vom Rat am 20.09.2012 beschlossenen Konzept „Internetstadt Köln, Ziele – Strukturen – Zusammenarbeit – Unterstützung“. In diesem Konzept sind schon sehr früh die aktuellen Standards für freies WLAN im öffentlichen Raum definiert worden (vgl. S. 14; S. 29). Inzwischen haben zahlreiche kommunale Verkehrsunternehmen entweder Pilotierungen angekündigt oder bereits mit der Ausstattung von öffentlichen Verkehrsmitteln begonnen (z. B. Hamburg und München).

Die Ausstattung von öffentlichen Verkehrsmitteln mit WLAN ist neben einer lückenlosen Netzversorgung für Bürger und Touristen aber auch ein aktiver Beitrag zu einem modernen Verkehrskonzept (Intermodalität), das auf die Transparenz und Verfügbarkeit von alternativen Verkehrsverbindungen in einer digitalen Stadt angewiesen ist. Erprobt wird dieser Ansatz in Köln im Smart City Projekt „GrowSmarter“. Ziel des Projektes ist es, im Stadtteil Mülheim und in der Stegerwaldsiedlung Mobilitätsstationen einzurichten, welche die Intermodalität unter Berücksichtigung alternativer, umweltfreundlicherer Verkehrsangebote sicherstellen sollen. Die dortigen Mobilitätsangebote sollen mittels moderner Informations- und Kommunikationstechnik buchbar sein. Hierfür ist es wichtig, dass Informationen zur Intermodalität (Umsteigemöglichkeiten etc.) verfügbar sind und barrierefrei von ÖPNV-Nutzern in Echtzeit bei Bedarf abgerufen werden können. Freies WLAN in öffentlichen Verkehrsmitteln kann hier einen wichtigen Beitrag leisten.

Insofern ist die WLAN- Ausstattung von öffentlichen Verkehrsmitteln nicht isoliert zu betrachten sondern Teil eines Gesamtkonzeptes in einer digitalen Stadt und eine notwendige Investition in die Zukunft. Die aktuelle Studie von Price-Waterhouse-Cooper zum Digitalisierungsranking von deutschen Städten bescheinigt Köln den höchsten Digitalisierungsgrad (s.a. Vorlagen-Nr. 1724/2015 AVR am 31.08.2015) und damit eine Vorreiterrolle in der Bundesrepublik Deutschland, die es weiter auszubauen gilt.

- Zu 3. Die KVB nutzt in ihren Verwaltungsgebäuden ein WLAN-System. Eine Nutzung von Komponenten des internen Systems ist nicht sinnvoll, da diese aus Datenschutz- und Verfügbarkeitsgründen technisch von öffentlichen Systemen zu trennen sind. Daher könnten auch keine Kostenvorteile gegenüber der Einrichtung eines öffentlichen WLAN in den Fahrzeugen erzielt werden.
- Zu 4. Aus Sicht der KVB wäre es zunächst nicht vermittelbar, WLAN auf einzelne Stadtbahnlinien zu beschränken. Dieses wäre auch problematisch, da die Stadtbahnfahrzeuge der KVB aus wirtschaftlichen Gründen nicht den einzelnen Linien zugeordnet sind, sondern differenziert nach Nieder- und Hochflurfahrzeugen im ganzen Netz zum Einsatz kommen. In der Folge wären alle 382 Stadtbahnfahrzeuge mit der entsprechenden Technik auszustatten.

Die Kosten für den WLAN-Einbau in den Fahrzeugen können derzeit nur abgeschätzt werden, da noch keine konkrete technische Spezifikation vorliegt. Nach ersten internen Abschätzungen ist je Fahrzeug mit einem geringen fünfstelligen Investitionsaufwand zu rechnen. Die laufenden Kosten für den Betrieb durch einen externen Provider (im Wesentlichen Kundensupport und Übernahme der Störerhaftung) und für das Telekommunikationsunternehmen (Daten-transfer in das Fahrzeug und aus dem Fahrzeug heraus usw.) belaufen sich nach ersten Markterkundungen auf rund 500 Euro pro Fahrzeug und Jahr.

In Vertretung  
gez. Berg